

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten
Andrej Hunko, Jan van Aken, Herbert Behrens u.a. sowie der Fraktion DIE
LINKE vom 25. Juni 2013

BT-Drucksache 17/14323 vom 4. Juli 2013

Forschungsprojekte der Bundesregierung und der Europäischen Union zur
Entwicklung und Integration von Drohnen

Vorbemerkung der Bundesregierung:

Der Begriff "Drohne" ist nicht definiert und wird von keiner nationalen,
europäischen oder internationalen Einrichtung bzw. Organisation genutzt. Bei der
Beantwortung der Fragen werden daher grundsätzlich die Begriffe unbemannte
Luftfahrzeuge (UAV) oder unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS), wie sie im
Luftverkehrsgesetz (LuftVG) definiert sind, verwendet. Das Luftfahrtsystem
umfasst das Luftfahrzeug, die Bodenkontrollstation und den Uplink / Downlink.
Luftfahrzeuge der Polizei sind gemäß internationaler Festlegung zivile
Staatsluftfahrzeuge (Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7.
Dezember 1944). Daher finden die zivilen Begriffsbestimmungen auf unbemannte
Luftfahrzeuge der Polizei Anwendung.

Nach Definition der „International Civil Aviation Organization“ (ICAO) handelt es
sich um „Remotely Piloted Aircraft Systems“ (RPAS) oder auch „Unmanned
Aircraft Systems“ (UAS).

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass sich die Beantwortung der Fragen auf
die o.a. und die durch Bundesmittel geförderten Aktivitäten bezieht.

Zu 1.

*Welche Bundesministerien sind gegenwärtig in welchen Forschungsprojekten mit
der Entwicklung oder Integration unbemannter Systeme befasst?*

Zu 2.

*Um welche Projekte handelt es sich dabei konkret, und was ist die jeweilige
Zielsetzung?*

Zu 3.

Von wann bis wann laufen die Vorhaben?

Zu 4.

Wer sind die jeweiligen Projektpartner?

Zu 5.

Welches Finanzvolumen haben die Projekte jeweils, und von wem werden die Kosten übernommen?

- Die Fragen 1 bis 5 werden im Zusammenhang beantwortet -

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Innerhalb der Bundesregierung liegt die Zuständigkeit für eine Integration in den zivilen Luftverkehr beim BMVBS. Abgesehen von dieser Rechtszuständigkeit ist das BMVBS nicht mit der Nutzung von UAS befasst.

Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
Das BMBF fördert gegenwärtig innerhalb des Rahmenprogramms der Bundesregierung „Forschung für die zivile Sicherheit“ das folgende Projekt mit Bezug zur „Entwicklung und Integration“ von unbemannten Flugsystemen. Die Finanzierung dieses deutsch-französischen Projekts erfolgt anteilig durch Zuwendungen des BMBF an Projektteilnehmer in Deutschland und der Agence Nationale de la Recherche (ANR) an Projektteilnehmer in Frankreich sowie durch die Projektteilnehmer selbst.

Forschungsprojekt:	UAV-Assisted Ad Hoc Networks for Crisis Management and Hostile Environment Sensing - ANCHORS
Laufzeit:	01.05.2012 – 30.04.2015
Verbundkoordinator (DE):	Stadt Dortmund, Feuerwehr
Förderkennzeichen (DE):	13N122013 – 13N12210
Finanzvolumen:	9,9 Mio. Euro
Zuwendungen durch BMBF:	4,3 Mio. Euro an Partner aus Deutschland
Zuwendungen durch ANR:	1,8 Mio. Euro an Partner aus Frankreich
Partner des deutschen Teilprojekts:	Stadt Dortmund Technische Universität Dortmund Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen Fraunhofer Institut für Naturwissenschaftlich-Technische Trendanalysen INT, Euskirchen Ascending Technologies GmbH, Krailling Kemtechnische Hilfsdienst GmbH, Eggenstein-Leopoldshafen Mirion Technologies GmbH, Hamburg SGE Spezialgeräteentwicklung GmbH, Pima
Partner des französischen Teilprojekts:	Cassidian, Elancourt LS TELCOM SAS, Vélizy ONERA, Toulouse GROUPE-Intra, Avoine Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, Gif sur Yvette

Zielsetzung:

Die Arbeiten im Forschungsprojekt ANCHORS orientieren sich an den Szenarien „großer Chemieunfall“ und „kerntechnischer Unfall“. Durch die Kombination autonomer unbemannter Systeme in der Luft und am Boden sollen eine schnelle und effektive Erkundung der Unfallstelle ermöglicht sowie ein effizienter Informationsfluss durch eine ad-hoc Vernetzung aller beteiligten Einsatzkräfte und technischer Systeme erreicht werden.

Ergänzend wird – auch im Hinblick auf Frage 10 – angemerkt, dass im deutsch-französischen Projekt „ANCHORS“ der französische Standort der EADS-Division Cassidian in Elancourt im französischen Projektteil vertreten ist. Der französische Projektteil wird ausschließlich durch die französische Förderorganisation Agence Nationale de la Recherche (ANR) verwaltet und finanziert. Cassidian erhält im Rahmen dieses Verbundprojekts keine Zuwendungen durch das BMBF.

Bundesministerium der Verteidigung (BMVg)

Das BMVg befasst sich im Rahmen von „Forschung und Technologie“ (F&T) nicht mit der konkreten Entwicklung von bestimmten UAS, jedoch werden auch zur möglichen Vorbereitung von UAS-Projekten solche Untersuchungen durchgeführt, die das Risiko bei zukünftigen Entwicklungen reduzieren können. Dabei ist neben risikominimierenden Studien das Thema „Integration unbemannter Systeme“, also die „Integration von UAS in den allgemeinen Luftverkehr“ von besonderer Bedeutung.

Weitere Einzelheiten werden dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi)

Das BMWi fördert im Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo), im Zentralen Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) und innerhalb des Querschnittsthemas Sicherheitsforschung der Helmholtz-Gemeinschaft die folgenden Vorhaben:

Forschungsvorhaben:	ZertAP (Lufo)
Zielsetzung:	Definition, Entwicklung und Erprobung von Flugführungs- und Flugsteuerungsaufgaben zur Fernführung- oder teilautonomen Führung eines Flugzeuges, exemplarisch am Anwendungsfall eines unbemannten Luftfahrzeuges.
Laufzeit:	01.01.2012 bis 31.03.2015
Projektpartner:	CASSIDIAN Air Systems
Finanzvolumen:	1.765.680 €.

Forschungsvorhaben: FrOLE (ZIM)
Zielsetzung: Aufbau eines interdisziplinären Netzwerks von leistungsfähigen KMU und Forschungseinrichtungen, das innovative Entwicklung im Bereich unbemannter Flugsysteme für definierte kommerzielle und industrielle Zwecke vorantreibt und die Resultate vermarktet.
Laufzeit: 01.01.2013 bis 30.09.2013
Projektpartner: QualityPark GmbH
Finanzvolumen: 149.958 €.

Forschungsvorhaben: MultiVideoKopter (ZIM)
Zielsetzung: Vorbereitung von Multikoptersystemen für den Einsatz als fliegende Kamera für verschiedenste kommerzielle Anwendungen.
Laufzeit: 01.04.2010 bis 31.08.2013
Projektpartner: Ascending Technologies GmbH,
Technische Universität München
Finanzvolumen: 449.262 €.

Forschungsvorhaben: Konzeptstudie Hochfliegende Plattform (HGF)
Zielsetzung: Im Rahmen dieses Vorhabens soll untersucht werden, inwieweit unbemannte, solarbetriebene Höhenplattformen realisiert werden können, die Standzeiten in der Stratosphäre von bis zu mehreren Monaten haben.
Laufzeit: 2011 bis 2016
Projektpartner: DLR
Finanzvolumen: voraussichtlich 2 Mio. € für den Zeitraum 2011 bis 2016,
institutionelle Förderung des DLR (90% Bund/BMWi, 10% DLR-Sitzländer Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen).

Zu 6.

Welche Forschungsprojekte wurden in den Jahren 2012 und 2013 abgeschlossen, welche Zielsetzungen verfolgten diese, wer waren die Projektpartner, welches Finanzvolumen hatten die Vorhaben, und wie wurden die Kosten übernommen?

In den Jahren 2012 und 2013 ist folgendes durch das BMBF innerhalb des Rahmenprogramms der Bundesregierung „Forschung für die zivile Sicherheit“ geförderte Projekt mit Bezug zur „Entwicklung und Integration“ von unbemannten Flugsystemen ausgelaufen. Die Finanzierung des Projekts erfolgte anteilig durch Zuwendungen des BMBF und durch die Projektteilnehmer.

Forschungsprojekt:	Sofortrettung bei Großunfall mit Massenanfall von Verletzten - SOGRO
Laufzeit:	01.02.2009 - 31.01.2013
Verbundkoordinator:	Deutsches Rotes Kreuz, Frankfurt/Main
Förderkennzeichen:	13N10162 - 13N10167
Finanzvolumen/Zuwendungen:	5,4 / 4,2 Mio. Euro
Projektpartner:	Deutsches Rotes Kreuz, Bezirksverband Frankfurt am Main Atos IT Solutions and Services GmbH, München Universität Paderborn Andres Industries AG, Berlin Universität Stuttgart Universität Freiburg

Zielsetzung:

Im Projekt „Sofortrettung bei Großunfall (SOGRO)“ wurde das Szenario eines Flugzeugzusammenstoßes mit ca. 500 Verletzten angenommen. Erforscht wurde insbesondere die Möglichkeit der elektronischen Tragierung (medizinische Erfassung von Verletzten). Unbemannte Flugsysteme sollten eine schnelle und aktuelle Lageinformation durch Übersichtsbilder ermöglichen.

BMVg:

Die Antworten zur wehrtechnischen Forschung werden dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

BMWi:

Forschungsvorhaben:	FlybIR (ZIM)
Zielsetzung:	Entwicklung eines Flugsystems, welches mittels BioRadar verschüttete Personen detektiert und Daten für Rettungsmaßnahmen liefert.
Laufzeit:	bis 02 / 2013
Projektpartner:	AlrRobot GmbH & Co KG, BOS Berlin Obersprees Sondermaschinenbau GmbH & Co. Engineering und Service KG
Finanzvolumen:	332.500 €.

Zu 7.

Was ist der Bundesregierung über ähnliche, gegenwärtige Forschungsprojekte der Europäischen Union bekannt, welche Zielsetzung verfolgen diese, wer sind die Projektpartner, welches Finanzvolumen hatten die Vorhaben, und wie wurden die Kosten übernommen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden im Themenbereich „Sicherheit“ des 7. Forschungsrahmenprogramms der EU gegenwärtig folgende Projekte mit Bezug zur Entwicklung und Integration von unbemannten Flugsystemen gefördert. Die Finanzierung der Projekte erfolgt anteilig durch die EU und die Projektteilnehmer.

Forschungsprojekt: Intelligent information system supporting observation, searching and detection for security of citizens in urban environment - INDECT
Laufzeit: 01.09.2009 – 31.12.2013
Verbundkoordinator: Akademia Górniczo-Hutnicza IM, Stanisaawa Staszica W Krakowie
Förderkennzeichen: 218088
Finanzvolumen/Zuwendung: 14,9 / 10,9 Mio. Euro

Das Projekt INDECT befasst sich u.a. mit der Nutzbarmachung von unbemannten Flugsystemen im Bereich der polizeilichen Gefahrenabwehr.

Projektpartner Akademia Górniczo-Hutnicza IM, Stanisaawa Staszica W Krakowie
University of York
Institut Polytechnique de Grenoble
Universidad Carlos III de Madrid
Politechnika Poznanska
Apertus Tavoktatas Fejlesztési Modszertani Központ
Tanácsadó és Szolgáltató Kozhasznú Társaság
X-ART-Prodvision Handels GmbH
Police Service of Northern Ireland
PSI Transcom GmbH
Politechnika Gdanska
Technical University Kosice
Technical University of Sofia
Bergische Universität Wuppertal
APIF Moviquity S. A.
Fachhochschule Technikum Wien
Ministerstwo Spraw wewnętrznych i Administracji
Vysoka Skola Banská – Technická Univerzita Ostrava
INNOTECH DATA GmbH & CO KG

Forschungsprojekt: Airborne information for emergency situation awareness and monitoring - AIRBEAM
Laufzeit: 01.01.2012 – 31.12.2015
Verbundkoordinator: European Aeronautic Defence and Space Company EADS France
Förderkennzeichen: 261769
Finanzvolumen/Zuwendung: 15,5 / 9,9 Mio. Euro

Zielsetzung:

Das Projekt AIRBEAM erarbeitet Informationssysteme zur Darstellung und zum Management von großflächigen zivilen Krisenlagen.

Projektpartner

- European Aeronautic Defence and Space Company EADS
- France
- Dassault Aviation SA
- Alenia Aeronautica SPA
- INOV, Inesc Inovacao, Instituto de Novas Tecnologias
- Ingeniera de Sistemas para la Defensa de Espana SA -
- ISDEFE
- Technische Universität Dortmund
- Thales Communications and Security SA
- Astrium SAS
- Center for Security Studies
- Totalforsvarets Forskningsinstitut
- Pelastusopisto, Emergency Services College
- Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek NV
- Indra Sistemas SA
- Selex Gaillileo SPA
- Sagem Defence Securite
- Ministrstvo za Notranje Zadeve
- Lapin Yliopisto
- Consorzio Universita - Industria - Laboratori di
- Radiocomunicazioni - Radlolarabs
- EADS Deutschland GmbH
- Laurea-ammattikorkeakoulu Oy
- Vigilance BV

Forschungsprojekt: Integrated Components for Assisted Rescue and Unmanned Search operations - ICARUS
Laufzeit: 01.02.2012 – 31.01.2016
Verbundkoordinator: Ecole Royale Militaire – Koninklijke Militaire School
285417
Förderkennzeichen: 17,6 / 12,6 Mio. Euro
Finanzvolumen/Zuwendung:

Das Projekt ICARUS befasst sich mit der Entwicklung von unbemannten Systemen im Bereich der Suche und Rettung von Personen (SAR).

Projektpartner

- Ecole Royale Militaire – Koninklijke Militaire School
- Fraunhofer Gesellschaft zur Förderung der Angewandten Forschung eV
- Technische Universität Kaiserslautern
- ATOS Spain SA
- Estudios GIS SL
- Space Applications Services NV
- Technische Universität Wien
- NATO Undersea Research Centre
- Spacetec Partners SPRL
- Instytut Maszyn Matematycznych
- Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
- Universite de Neuchatel
- INESC Porto – Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores do Porto
- Centre de Tecnologia Aeroespacial
- Quobis Networks SL
- Calzoni SRL
- Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
- Allen-Vanguard Limited
- Metalliance SA
- Skybotix AG
- ESRI Portugal – Sistemas e Informacao Geografica SA
- Ministerio da Defesa Nacional
- JMDTheque SARL
- Integrasys SA

Forschungsprojekt: Deployable SAR Integrated Chain with Unmanned Systems - DARIUS
Laufzeit: 01.03.2012 – 28.02.2015
Verbundkoordinator: BAE Systems Ltd.
Förderkennzeichen: 284851
Finanzvolumen/Zuwendung: 10,7 / 7,5 Mio. Euro

Zielsetzung:

Das Projekt DARIUS befasst sich mit der Nutzbarmachung von unbemannten Systemen im Bereich der Suche und Rettung von Personen (SAR).

Projektpartner

- BAE Systems Ltd.
- Skytec Ltd.
- National Technical University of Athens
- Office National d'Etudes et de Recherches Aerospatiales
- DFRC AG
- Talint RTD Consultancy Services Ltd.
- Center for Security Studies
- Stiftelsen SINTEF
- ECA SA
- ECOMED BVBA
- Cassidian SAS
- Future Intelligence Erevena Tilepikinoniakon ke Pliroforiakon
- Systimation EPE
- Cork Institute of Technology
- Entente pour la Foret Mediterranæene

Forschungsprojekt: UAV based innovative means for land and sea non-cooperative vehicles Stop - AEROCEPTOR

Laufzeit: 01.01.2013 – 31.12.2015

Verbundkoordinator: Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial
285144

Förderkennzeichen: 4,8 / 3,5 Mio. Euro

Finanzvolumen/Zuwendung:

Zielsetzung:

Das Projekt AEROCEPTOR befasst sich mit der Fernsteuerung von Fahrzeugen. Es soll ein unbemanntes Fluggerät entwickelt werden, welches das Verlangsamen und Stoppen von Autos und Booten erlaubt.

Projektpartner

- Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial
- Ingeniera de Sistemas para la Defensa de España SA - ISDEFE
- Alma Mater Studiorum – Università di Bologna
- AIT Austrian Institute of Technology GmbH
- Israel Aerospace Industries LTD.
- Office National d'Etudes et de Recherches Aerospatiales
- Przemysłowsky Instytut Automatyki i Pomiarów - PIAP
- Tofas Turk Otomobil Fabrikaslanonim Sirketi
- GMV Aerospace and Defence SA Unipersonal
- Ministerio del Interior, Spain

Zabaia Innovation Consulting SA
Etienne Lacroix tous Artifices SA
Sigmund Freud Privatuniversität Wien GmbH
Rotem Technological Solutions Ltd
Ministry of Public Security, Israel

Zu 8.

Welche EU-Forschungsprojekte zur Entwicklung und Integration von Drohnen wurden in den Jahren 2012 und 2013 abgeschlossen, welche Zielsetzung verfolgten diese, wer waren die Projektpartner, welches Finanzvolumen hatten die Vorhaben, und wie wurden die Kosten übernommen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden im Themenbereich „Sicherheit“ des 7. Forschungsrahmenprogramms der EU in den Jahren 2012 und 2013 folgende Projekte mit „Bezug zur Entwicklung und Integration“ von unbemannten Flugsystemen abgeschlossen. Die Finanzierung der Projekte erfolgte anteilig durch die EU und die Projektteilnehmer.

Forschungsprojekt: Open Architecture for UAV-based Surveillance System - OPARUS
Laufzeit: 01.09.2010 – 31.05.2012
Verbundkoordinator: SAGEM Defense Securite
Förderkennzeichen: 242491
Finanzvolumen/Zuwendung: 1,4 / 1,2 Mio. Euro

Zielsetzung:

Gegenstand des Projekts OPARUS war die Erarbeitung eines Konzepts zur Nutzbarmachung von unbemannten Flugsystemen für die Überwachung europäischer Grenzen.

Projektpartner SAGEM Defense Securite
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
Instituto nacional de Technica Aeroespaciales
Dassault Aviation SA
Selex Galileo SPA
Ingeniera de Sistemas Para la defensa de Espana SA-
ISDEFE
Israel Aerospace Industries Ltd.
Thales Communications and Security SA
Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych
Office National d'Etudes et de Recherches Aerospatiales
EADS – Construcciones Aeronauticas S. A.
BAE Systems (Operations) Ltd.
Thales Systemes Aeroportes S. A.
Tony Henley Consulting Ltd.

Forschungsprojekt: Transportable Autonomous Patrol for Land Border Surveillance - TALOS
Laufzeit: 01.06.2008 -- 31.05.2012
Verbundkoordinator: Przemyslawy Instytut Automatyki Pomiarow
Förderkennzeichen: 218081
Finanzvolumen/Zuwendung: 19,5 / 12,9 Mio. Euro

Zielsetzung:

Das Projekt TALOS befasste sich mit der Entwicklung und dem Feldtest eines Konzepts für ein mobiles, autonomes und adaptives System für den europäischen Grenzschutz.

Projektpartner: Przemyslawy Instytut Automatyki Pomiarow
TTI Norte S.L.
Soclete nationale de Construction Aerospatiale Sonaca SA
Politechnika Warszawska
Telekomunikacja Polska S. A.
Teknologian Tutkimuskeskus VTT
Israel Aerospace Industries Ltd.
Aselsan Elektronik Sanayi ve Ticaret A.S.
Defendec OU
European Business Innovation & Research Center SA
Instytut Technik Telekomunikacyjnych i Informatycznych SP.
Z.O.O.
Office National d'Etudes et de Recherches Aerospatiales
ONERA
Hellenic Aerospace Industry SA
STM Savunma Teknolojileri Muhendislik ve Ticaret A.S.

Forschungsprojekt: AiR Guidance and Surveillance 3D - ARGUS 3D
Laufzeit: 01.12.2009 – 28.02.2013
Verbundkoordinator: Selex Sistemi Integrati SPA
Förderkennzeichen: 218041
Finanzvolumen/Zuwendung: 4,9 / 3,3 Mio. Euro

Zielsetzung:

Das Projekt ARGUS hatte die Verbesserung der Erkennung bemannter sowie unbemannter Vehikel zum Ziel, um potenzielle Gefahren im Bereich des Grenzschutzes zu erkennen.

Projektpartner: Selex Sistemi Integrati SPA
Redhada SL
Ciaotech SRL
Fraunhofer Gesellschaft zur Förderung der angewandten
Forschung e.V.
Universita degli Studi di Roma la Sapienza
University College London

SESM Soluzioni evolute per la Sistemistica in i Modelli
S.C.A.R.L.
Bumar Elektronika SA
ISD Software Systeme GmbH
ENAV SPA
Dependable Real Time DSystems Ltd
Econet S.L.

Zu 9.

Welche weiteren EU-Forschungsprojekte zur Entwicklung und Integration von Drohnen für polizeiliche oder grenzpolizeiliche Zwecke werden ab 2013 begonnen, welche Zielsatzung verfolgen diese, wer sind die Projektpartner, welches Finanzvolumen haben die Vorhaben, und wie werden die Kosten übernommen?

Die gegenwärtigen Forschungsprojekte des Themenbereichs „Sicherheit“ im 7. Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Union sind in der Antwort auf Frage 7 dargestellt. Von der Zeitplanung der Europäischen Kommission als ausführender Stelle hat die Bundesregierung für das zweite Halbjahr 2013 keine Kenntnis.

Zu 10.

Sofern aus den Antworten auf die Fragen 5. bis 8. nicht hervorgeht, wie hoch die Summen für einzelne Zuwendungsnehmer sind, durch welche finanzielle Mittel profitieren bzw. profitierten EADS, EADS Cassidian, EADS Astrium, Diehl BGT Defence GmbH & Co. KG, Ingenieurgesellschaft Dipl.-Ing. Hartmut Euer mbH (EMT), Elektronik und Logistik GmbH (ESG), Industrieanlagen Betriebsgesellschaft mbH (IABG), Carl Zeiss Optronics GmbH, OHB Systems GmbH, Atlas Elektronik GmbH, Rheinmetall Defence, die Universität der Bundeswehr in München, der deutsch-niederländische Zusammenschluss AT-One, die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in 2012 und 2013 von Forschungsvorhaben der Bundesregierung und der Europäischen Union zur Entwicklung und Integration von Drohnen, und um welche Projekte geht es dabei konkret?

Die Europäische Union ist Eigner und Träger des 7. Forschungsrahmenprogramms der EU. Durchführende Organisation ist die Europäische Kommission. Der Bundesregierung liegen keine detaillierten Kenntnisse zu den im Rahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms geförderten Projekten vor.

Zu 11.

Was ist der Bundesregierung aus gemeinsamen Arbeitsgruppen oder Konferenzen über ähnliche, gegenwärtige Forschungsprojekte der Bundesländer bekannt, welche Zielsetzungen verfolgen diese, wer sind die Projektpartner, welches Finanzvolumen haben die Vorhaben, und wie werden die Kosten übernommen?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor

Zu 12.

Auf welche Weise und in welchen Vorhaben bzw. Work Packages ist die "Single European Sky ATM Research" (SESAR) mit der Entwicklung und Integration von Drohnen befasst, und wie bzw. mit welchen Finanzmitteln ist die Bundesregierung daran beteiligt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es bei SESAR kein eigenständiges Programm oder „work package“, das sich mit der Entwicklung und Integration von UAS befasst.

Zu 13.

Welche Unternehmen oder sonstigen Einrichtungen erhalten welche Zuwendungen zur Entwicklung und Integration von Drohnen innerhalb von SESAR?

Zur Vergabe von Zuwendungen im SESAR-Programm liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Zu 14.

Seit wann sind Vertreterinnen oder Vertreter welcher Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) und für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bzw. weiterer Bundesbehörden im "Single Sky Committee" (SSC) des SESAR vertreten?

Deutschland ist seit Verabschiedung der SES-Verordnungen Mitglied im Komitologieausschuss für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (Single Sky Committee (SSC)). Das SSC ist der EU-rechtlich vorgesehene Ausschuss, in dem die Staaten die Europäische Kommission im SES-Prozess unterstützen. Jeder Mitgliedstaat wird in diesem Gremium von zwei ministeriellen Repräsentanten (einer davon zivil und ein zweiter militärisch) bei einer Stimme pro Staat vertreten. Die Vertreter des BMVg (derzeit Abteilung Politik) und BMVBS (Abteilung Luft- und Raumfahrt) stimmen sich regelmäßig ab, die Federführung obliegt dem BMVBS.

Im SSC haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, auf die EU-Durchführungsverordnungen basierend auf den SES-Rahmenverordnungen einzuwirken. Die Forschung und Entwicklung von SESAR Projekten wird von der eigens gegründeten europäischen öffentlich-privaten Partnerschaft, dem gemeinsamen Unternehmen SESAR (SESAR Joint Undertaking, SJU) in Industrieverantwortung verwaltet. Die Bundesregierung ist beim SJU und folglich den inhaltlichen Projekten von SESAR nicht beteiligt.

Zu 15.

An welchen EU-Durchführungsverordnungen oder sonstigen Entscheidungen bzw. der Erarbeitung welcher „standardisierter europäischer Zulassungsvorschriften militärischer Luftfahrzeuge“ haben die Beteiligten im SSC oder bei der Europäischen Verteidigungsagentur mitgearbeitet (Bundestagsdrucksache 17/13407)?

Aufgrund der in Frage 14 dargestellten Besetzung hat der Vertreter BMVg im SSC Kenntnis über alle das SES-Programm betreffenden Verordnungen, die das SSC durchlaufen haben. Das SSC besitzt bei der Entwicklung von EU-Durchführungsverordnungen keine Entscheidungskompetenz. EU Verordnungen mit SES Relevanz gelangen dem Gremium lediglich zur Kenntnis. Das SSC hat an der Erarbeitung von "standardisierten europäischen Zulassungsvorschriften für militärische Luftfahrzeuge" nicht mitgewirkt.

Die Europäische Verteidigungsagentur (EDA) tritt als Beratungsgremium im Rahmen ihrer Aufgaben, gemäß Artikel 45 des Vertrags über die Europäische Union (EUV), gegenüber der Kommission auf.

Unter Einbindung der Mitgliedsstaaten entwickelt die EDA harmonisierte Zulassungsstandards für die Zulassung militärischer Luftfahrzeuge in Europa. Die Implementierung dieser Standards in Nationale Vorschriften obliegt ausschließlich den Mitgliedsstaaten. Die EDA besitzt hierbei keinerlei Regelungskompetenz.

Zu 16.

An welchen Arbeitsgruppen oder sonstigen Vereinigungen sind welche Vertreterinnen oder Vertreter welcher Abteilungen des Bundesverteidigungs- und Bundesverkehrsministeriums bzw. weiterer Behörden der Bundesregierung innerhalb der NATO mit Zulassungsverfahren für Drohnen bzw. ihrer Integration in den (zivilen) Luftraum beteiligt?

In der NATO sind folgende Einrichtungen, Komitees bzw. Arbeitsgruppen mit der Zulassung und Integration unbemannter Luftfahrzeuge in NATO-Verbände befasst:

1. NATO AGS Management Agency (NAGSMA) und dessen Aufsichtsorgan, das Board of Directors (BoD) der NATO AGS Management Organisation (NAGSMO) hinsichtlich der Beschaffung des AGS Systems. Deutscher Vertreter im NAGSMO BoD ist BMVg AIN V 5.

2. Joint Capability Group Unmanned Aircraft Systems (JCGUAS) der NATO Naval Armanent Group (NNAG). Deutscher Vertreter in der JCGUAS sind je ein Vertreter aus Heer, Luftwaffe und Marine. An Arbeitsgruppen der NATO FINAS sind Vertreter der Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge – Musterprüfwesen für Luftfahrtgerät der Bundeswehr (WTD 61) beteiligt.

3. Integrated Project Team (IPT) für die Airspace Integration von HALE (Global Hawk) unter Einbindung von EUROCONTROL. Das IPT berichtet dem Air Traffic Management Committee (ATMC), das dem Nordatlantik-Rat unmittelbar nachgeordnet ist.

Deutscher Vertreter im ATMC: BMVg FÜSK I 2, permanent delegiert an Kommando Luftwaffe, Dezernat II 2 c

Deutscher Vertreter im IPT AI HALE: Kommando Einsatzverbände Luftwaffe, Dezernatsleiter UAS-LuAufl-LbWesBw

Im September 2012 hat, auf Einladung der Arbeitsgruppe „NATO Standardization Agreement (STANAG) - STANAG 4671 UNMANNED AERIAL VEHICLE SYSTEMS AIRWORTHINESS“, eine Vertreterin des BMVBS (Abteilung Luft- und Raumfahrt) als Gast an einer Sitzung teilgenommen. Zweck der Veranstaltung war es, den Sachstand für den Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen mit den zivilen Regulierungsbehörden (u.a. auch Italien, Frankreich, USA) auszutauschen.

Zu 17.

Wo ist die "Joint Capability Group on Unmanned Aerial Vehicles"(JCGUAV) angesiedelt, wer gehört ihr an, und welche Projekte bzw. sonstige Arbeiten werden dort derzeit betrieben?

Die JCGUAV existiert seit September 2010 nicht mehr. Durch Zusammenlegung mit dem ehemaligen Joint UAV Panel aus dem Bereich des NATO-Militärausschusses ist sie in die Joint Capability Group on Unmanned Aircraft Systems (JCGUAS) aufgegangen.

Die JCGUAS ist eine Arbeitsgruppe unterhalb der NATO Naval Armament Group. Die JCGUAS untergliedert sich in ein „Technical Syndicate“ und ein „Operational Syndicate“. Unterhalb des „Technical Syndicate“ existieren weitere Unterarbeitsgruppen z.B. zur Standardisierung von Bau- und Zulassungsvorschriften, zu Datenlinkverbindungen, zu konzeptionellen Überlegungen hinsichtlich der Teilnahme unbemannter Luftfahrzeuge im kontrollierten Luftraum, zur Verbesserung der Querschnittlichkeit und von ergonomischen Aspekten bei der Auslegung von Bodenkontrollstationen.

Mitglied der JCGUAS sind Vertreter der interessierten NATO- und Partnership for Peace-Nationen sowie Vertreter von Australien und Israel. Gemäß der gültigen Geschäftsordnung ist Ziel und Aufgabe der JCGUAS, die Verbesserung der operationellen Effektivität von UAS im Rahmen von NATO-Einsätzen durch Sicherstellung der Verfügbarkeit, Interoperabilität und Nutzbarkeit von UAS in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Konferenz der nationalen Rüstungsdirektoren der NATO-Nationen und des NATO-Militärausschusses.

Zu 18.

Wer hat den gegenwärtigen Vorsitz der JCGUAV in und welche Aufgaben werden von diesem hierfür übernommen?

Die JCGUAS wird von zwei Vorsitzenden, zurzeit beide aus den USA, geführt. Gemäß der gültigen Geschäftsordnung ist je ein Vorsitzender zugleich Vorsitzender eines der beiden „Syndicates“ und für das Management und den Arbeitsfortschritt innerhalb seines „Syndicates“ verantwortlich. Gemeinsam tragen sie die Verantwortung für die JCGUAS.

Zu 19.

Wie oft trifft sich die JCGUAV, und wer bereitet die Tagesordnungen vor?

Die JCGUAS trifft sich zweimal im Jahr. Die Tagesordnung wird vom Sekretär der JCGUAS in Zusammenarbeit mit den beiden Vorsitzenden erarbeitet.

Zu 20.

Wo ist die "Flight In Non-Segregated Airspace Working Group" (FINAS) angesiedelt, wer gehört ihr an, und welche Projekte bzw. sonstige Arbeiten werden dort derzeit betrieben?

Die FINAS-Arbeitsgruppe ist eine Untergruppe des „Technical Syndicates“ der JCGUAS. Teilnahmeberechtigt sind die gleichen Nationen wie in der JCGUAS. Themen der FINAS-Arbeitsgruppe sind z. B. die Standardisierung von Bau- und Zulassungsvorschriften, konzeptionelle Überlegungen hinsichtlich der Teilnahme unbemannter Luftfahrzeuge im kontrollierten Luftraum inklusive Anforderungen an zukünftige „Sense and Avoid-Systeme“ für UAS sowie ergonomische Aspekte bei der Auslegung von Bodenkontrollstationen, die jeweils in Unterarbeitsgruppen behandelt werden.

Zu 21.

Wer hat den gegenwärtigen Vorsitz der FINAS inne, und welche Aufgaben werden von diesem hierfür übernommen?

Den Vorsitz hatte bisher Kanada, welches jetzt jedoch nicht mehr zur Verfügung steht. Vertretungsweise haben die USA die Rolle übernommen, bis ein neuer Vorsitzender offiziell gewählt ist.

Zu 22.

Wie oft trifft sich die FINAS, und wer bereitet die Tagesordnungen vor?

Die FINAS-Arbeitsgruppe trifft sich zweimal pro Jahr. Die Sitzungen werden von dem agierenden Vorsitzenden vorbereitet.

Zu 23.

Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zur geplanten militärischen Luftfahrtbehörde mitteilen, wo soll diese angesiedelt werden, wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter welcher Abteilungen und Bundesbehörden sowie gegebenenfalls europäische und nach Kenntnis der Bundesregierung Landesbehörden sollen ihr angehören, und mit welchen Aufgaben werden diese betraut?

Das von der Leitung BMVg gebilligte Grobkonzept zum Aufbau einer militärischen Luftfahrtbehörde in Deutschland sieht vor, dass in dieser Behörde die Aufgaben

- Prüf- und Zulassungswesens für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr,
 - Sicherstellung des militärischen Flugbetriebs in Deutschland sowie
 - Anerkennung von Organisationen und Lizenzierung von Personal
- umfassend wahrgenommen werden.

Über die Stationierung und die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird im Rahmen der Feinausplanung entschieden werden.

Zu 24:

Mit welchen zivilen und militärischen Stellen bzw. an welchen konkreten Vorhaben (bitte einzeln ausführen) soll die deutsche militärische Luftfahrtbehörde zusammenarbeiten?

Die geplante militärische Luftfahrtbehörde wird international mit dem Military Airworthiness Authorities Forum der European Defence Agency (MAWA Forum der EDA) und den beteiligten Military Airworthiness / Aviation Authorities (MAA) der teilnehmenden europäischen Nationen sowie, sofern erforderlich, mit der European Aviation Safety Agency (EASA) und weiteren militärischen (z.B. NATO) wie ziviler Behörden und Organisationen (z.B. ICAO, FAA) zusammenarbeiten. National soll die militärische Luftfahrtbehörde Ansprechpartner für das BMVBS sowie LBA und DFS werden.

Aufgrund ihres Aufgabenspektrums (siehe Antwort zu Frage 23) wird die militärische Luftfahrtbehörde nicht für Projekte im Sinne von konkreten Rüstungsvorhaben verantwortlich sein. Diese Aufgabe verbleibt im BAAINBw. Die Bearbeitung von „Vorhaben“ mit grundsätzlicher Bedeutung für das Prüf- und Zulassungswesen von militärischen Luftfahrzeugen (z.B. Europäische Harmonisierung von Zulassungsanforderungen im EDA MAWA Forum) sowie für die Gewährleistung eines sicheren militärischen Flugbetriebs (z.B. Mitarbeit im Rahmen Single European Sky) werden in das Aufgabenspektrum der Behörde fallen.

Zu 25.

Worum handelt es sich bei dem im Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung (Bundestagsdrucksache 17/6904) genannten FRONTEX-Vorhaben "Border Surveillance Detection Programme: Remote Sensing and Detection", wie verteilen sich aufgewendete Finanzmittel, und wer ist daran beteiligt?

Das Border Surveillance Detection Programme „Remote Sensing and Detection“ steht im Zusammenhang mit dem europäischen Grenzüberwachungssystem EUROSUR. Ziel dieses Programms ist die Verbesserung des Lagebildes an den Außengrenzen der Europäischen Union bei den Grenzschutzbehörden der Mitgliedsstaaten und bei FRONTEX. Der Fokus liegt auf der Verhinderung der irregulären Migration und damit im Zusammenhang stehender grenzüberschreitender Kriminalität.

Bestandteil dieses Programms ist u.a. die Erforschung des Potentials neuer Aufklärungsinstrumente zur Überwachung großräumiger Land- und Seegebiete. Über die Verteilung der Finanzmittel und der daran Beteiligten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Zu 26.

Was ist der Bundesregierung über die Tests von Drohnen der Typen „CAMCOPTER“, „Heron“ sowie „Predator“ in den EU-Forschungsprojekten CLOSEYE und DeSIRE bekannt, und inwiefern profitieren Behörden der Bundesregierung von deren Ergebnissen?

Der Bundesregierung liegen keine detaillierten Kenntnisse zum Projekt CLOSEYE vor. Nach Informationen aus der Europäischen Kommission ist im Projekt CLOSEYE noch keine Entscheidung getroffen worden, ob UAS im Rahmen dieses Projektes überhaupt getestet werden sollen.

Hinsichtlich des ESA-Projektes DeSIRE ("Demonstration of Satellites Enabling the Insertion of Remotely Piloted Aircraft Systems in Europe") und „Heron“ verweist die Bundesregierung auf die Antworten 9 bis 12 der Bundesregierung in der Bundestagsdrucksache 17/13646.

Zu 27.

Welche Ergebnisse zeitigte das Vorhaben "Open Architecture for UAV-based Surveillance System" (OPARUS), an dem unter anderem EADS und der Drohnen Hersteller Israel Aerospace Industries teilnahmen (www.cordis.europa.eu/search/index.cfm?fuseaction=proj.document&PJ_RCN=11447869) und das die Nutzbarmachung von Drohnen für die Überwachung europäischer Grenzen beforschte, und wie werden diese von der Bundesregierung bewertet?

Die Bundesregierung hat keine näheren Kenntnisse über Ergebnisse aus dem Projekt OPARUS.

Zu 28.

Welche „technische und administrative Maßnahmen“ sind gemeint, mit denen bei Probeflügen des „Euro-Hawk“ sichergestellt wurde, dass die Erfassung und die Auswertung von Mobilfunkverbindungen und SMS unterbunden wurden bzw. werden (Bundestagsdrucksache 17/13407)?

Die Beantwortung der Frage 28 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Zu 29.

Welche „unbeabsichtigte Erfassungen von Kommunikation mit G10-Relevanz“ kamen nach Einschätzung der Bundesregierung für Testflüge überhaupt in Frage (Bundestagsdrucksache 17/13407), und welche „Verfahren“ sind gemeint, um etwaige „bisherige Aufzeichnungen und eventuell schon angelegte Datenbestände“ sofort zu löschen?

Die Beantwortung der Frage 29 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Zu 30.

Inwiefern kam es tatsächlich zu „unbeabsichtigten Erfassungen von Kommunikation mit G10-Relevanz“, und wie wurde damit verfahren?

Die Beantwortung der Frage 30 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Zu 31.

Welche konkrete „zusätzliche Verfahrensregelung“ wurde für die Testflüge eingeführt, um „juristisch verwertbar zu dokumentieren, dass versehentliche Erfassungen von G10-relevanter Kommunikation unverzüglich gelöscht werden und wie hat diese funktioniert (Plenarprotokoll 17/245)?

Die Beantwortung der Frage 31 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Zu 32.

Inwieweit wird bei der Bundespolizei geprüft, erwogen oder daran geforscht, neben den Drohnen „FanCopter“ und „Aladin“ weitere unbemannte Systeme zu beschaffen?

Hierzu wird auf die Vorbemerkungen der Bundesregierung zu der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE, vom 27. Mai 2013 Bundestagsdrucksache 17/13646 verwiesen.

Zu 33

Welche weiteren Details kann die Bundesregierung zu den in einer im Vorfeld der Konferenz "RPAS 2013" verteilten Broschüre angekündigten Tests der Bundespolizei auf der Nordsee mitteilen (<http://tinyurl.com/vq4helxe>)?

In dem Bericht wurden keine konkreten Tests angekündigt, sondern weitere Forschungs- und Entwicklungsfelder skizziert. So könnte z.B. die Aufgabe Seeüberwachung mit UAS effektiv und wirtschaftlich unterstützt werden.

Zu 34.

Wer ist daran mit welchen Aufgaben beteiligt?

Es bestehen noch keine Planungen für Tests der Bundespolizei mit UAS über der Nordsee.

Zu 35.

Welche Kosten entstehen für das Gesamtprojekt, und wie werden diese übernommen?

siehe Antwort zu 34.

Zu 36.

Wann und wo sollen die Tests stattfinden bzw. haben diese stattgefunden, und inwiefern bauen diese auf früheren Tests, darunter solche auf der Ostsee, auf?

siehe Antwort zu 34.

Zu 37.

Welche Nutzlast wird bzw. wurde über der Nordsee befördert?

siehe Antwort zu 34.

Zu 38.

Welche Zielsetzung wird von der Bundespolizei und dem Bundesministerium des Inneren mit dem Vorhaben verfolgt?

siehe Antwort zu 34.

Zu 39.

Welche Vereinbarungen wurden über die Verwertung von Projektergebnissen getroffen?

siehe Antwort zu 34.

Zu 40.

Welche Ergebnisse zeitigte nach Kenntnis der Bundesregierung das Vorhaben „Demonstration zum Thema UAV-Einsatz in Bayern“ (DEMUEBP), und wie fließen diese in die Arbeit von Ministerien der Bundesregierung ein?

Bezüglich der Ergebnisse des Vorhabens liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Die Ergebnisse fließen nicht in die Arbeit von Ministerien der Bundesregierung ein.

Zu 41.

Welche Rolle spielen die mit dem DLR „assozierten Partner“ Bundespolizei See und die Wasserschutzpolizei und ihre Beratung, Bewertung und Kampagnenbeobachtung hinsichtlich der Forschungsprojekte zur Entwicklung und Integration von Drohnen im Rahmen von „Forschung und Entwicklung für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste“ bzw. weiterer Vorhaben (Bundestagsdrucksache 17/13646)?

Im geplanten Vorhaben „F&E für die Maritime Sicherheit und entsprechende Echtzeitdienste – Verbundprojekt: Echtzeitdienste für die Maritime Sicherheit - Security“ ist keine „Entwicklung und Integration von Drohnen“ vorgesehen. Die Bundespolizei See und die Wasserschutzpolizei sind assoziierte Partner im Verbundvorhaben. Als Endanwender bzw. Bedarfsträger stehen sie den Verbundpartnern für Fragen mit Praxisrelevanz beratend zu Seite.

Zu 42.

Welchem Zweck dient nach Kenntnis der Bundesregierung der Bremer Zusammenschluss MARISSA, in dem sich jene Rüstungskonzerne organisieren, die mit der Entwicklung und Integration von Drohnen befasst sind (darunter OHB, EADS, Thyssen Krupp, Rheinmetall Defence)?

Informationen zu MARISSA liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zu 43.

Welche weiteren, über die in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/13646 hinausgehenden Details kann die Bundesregierung zu Ermittlungen gegen einen Mitarbeiter des DLR in Bremen mitteilen, der demnach der Spionage verdächtigt wird?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antwort in Bundestagsdrucksache 17/13646.

Zu 44.

Hat sich der Spionagefall in der erst kürzlich eröffneten Dependance des DLR beim Zusammenschluss MARISSA ereignet?

Diese Darstellung trifft nicht zu.

Zu 45.

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Präsentationen der Drohnen „DA42 MPP Guardian“, „Heron“, „Eurohawk“ und „Predator“, die laut Bundestagsdrucksache 17/13405 bei der EU-Grenzschutzagentur FRONTEX von den jeweiligen Herstellern durchgeführt wurden, hinsichtlich ihres „einsatztaktischen Mehrwerts“ für polizeiliche Zwecke (Schriftliche Frage des Abgeordneten Andrej Hunko vom 28. Mai 2013, Arbeits-Nr. 5/296), und welchen der Präsentationen war die Bundespolizei beteiligt?

Hinsichtlich des „einsatztaktischen Mehrwertes“ für grenzpolizeiliche Einsätze wird auf die Antwort zur schriftlichen Frage 5/296 verwiesen.

Für die Aufgaben der Bundespolizei ist die Beschaffung der genannten UAS nicht vorgesehen. Insofern wurde auch keine Bewertung eines einsatztaktischen Mehrwerts vorgenommen.

Die Bundespolizei war an keiner der Präsentation beteiligt, sondern ausschließlich als Beobachter anwesend.

Zu 46.

Welche Summen hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren für die Drohnenforschung ausgegeben?

Die Bundesregierung hat in den letzten zehn Jahren insgesamt rund 215 Mio € für die Forschung und Technologie im Bereich UAS ausgegeben.

Zu 47.

Welche weiteren Gelder sind zugesagt bzw. geplant?

Das Bundesministerium der Verteidigung beabsichtigt sich am EDA Projekt „Joint Investment Program UAS Air Traffic Insertion“ mit ca. 18 Mio. € zu beteiligen. Für weitere F&T Vorhaben sind mit Stand 07/2013 nochmals ca. 14 Mio. € bis zum Jahr 2017 eingeplant.

Zu 48.

Inwiefern sind die „vorliegenden Lösungsvorschläge für HERON TP und PREDATOR“ mittlerweile „hinsichtlich der wirtschaftlichen und technischen Aspekte“ bewertbar (Bundestagsdrucksache 17/14053)?

Für HERON 1P und PREDATOR B Block 5 kann das Risiko zum Erreichen einer Muster- und Verkehrszulassung derzeit nicht zuverlässig eingegrenzt werden. Zur Risikominimierung muss der Zulassungsweg vor Vertragsschluss nachvollziehbar beschrieben werden. Hierzu sind im Hinblick auf eine Bewertung technischer und wirtschaftlicher Aspekte – besonders unter Berücksichtigung der bei Erfahrungen mit der Zulassung im Projekt EURO HAWK – weiterführende Zulassungsuntersuchungen notwendig.

Zu 49:

Worin besteht das „Info-Angebot“ der Firmen IAI und Cassidian Airborne Solutions (CAS) zum Kauf einer israelischen Drohne, das im März übermittelt wurde, und welche Angaben werden dort zum Produkt und dessen Ausstattung sowie den Kosten gemacht (Bundestagsdrucksache 17/14053)?

Die Beantwortung der Frage 49 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Zu 50.

Inwiefern ist mittlerweile eine „offizielle Angebotsaufforderung“ erfolgt, und welchen Inhalt hat diese?

Bisher wurden IAI oder CAS nicht zum Angebot aufgefordert.

Frage 51.

Wann ist das „offizielle Angebot für PREDATOR B“ eingetroffen, und welchen Inhalt hat dieses (Bundestagsdrucksache 17/14053)?

Die Beantwortung der Frage 51 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.

Zu 52.

Mit welchen weiteren Firmen und mit welchem Inhalt kommuniziert die Bundesregierung über die etwaige Beschaffung von Drohnen, und inwiefern sind hier die Firmen Fokker, Rheinmetall, IABG und Diehl eingebunden?

Zusätzlich zum Regierungskauf in den USA würde bei der Beschaffung des PREDATOR B ein Vertrag mit der Firma RUAG zur Wahrnehmung der notwendigen Zulassungsaufgaben (Musterprüfleitstelle), die nicht durch die US Air Force erbracht werden können, erforderlich sein. Die Firma RUAG hat hierzu eine Zusammenarbeitsvereinbarung mit der Herstellerfirma des PREDATOR B, General Atomics, geschlossen.

Die Firma Diehl hat der Bundeswehr ein Angebot zur Realisierung des Projekts SAATEG VTOL unterbreitet. Eine Beschaffungsentscheidung hierzu wurde noch nicht getroffen.

Die Firma IABG unterstützt die Bundesregierung als unabhängiger Berater u.a. durch Studien zum Thema Zulassung von Unbemannten Fluggeräten.

Zu 53.

Welchen Fortgang nahm die Initiative der Bundesregierung und der Niederlande, die zukünftige Beschaffung einer gemeinsamen MALE-Drohne gemeinsam zu betreiben bzw. sich auf eine gemeinsame Plattform zu einigen (Bundestagsdrucksache 17/14053)?

Bisher gibt es hierzu keine Aktivitäten.

Zu 54.

Welche weiteren Details sind der Bundesregierung zu geplanten Probeflügen eines Prototypen der Kampfdrohne „SAGITTA“ in Deutschland bekannt, die EADS kürzlich ankündigte (<http://tinyurl.com/obekkr>), wo sollen diese stattfinden, und welche Behörden der Bundesregierung sind hierzu mit welchen Aufgaben betraut bzw. beteiligt?

Bei „SAGITTA“ handelt es sich um einen Technologieträger der Firma Cassidian. Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu geplanten Probeflügen vor. Im Jahr 2012 ist Cassidian lediglich im Zusammenhang mit der Suche nach geeigneten Start- und Landefeldern für diesen Technologieträger an das BMVg herantreten. Konkrete Unterstützungsleistungen des BMVg ergaben sich aus diesem Kontakt jedoch nicht.

Zu 55.

Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz in den Antworten zu Abstürzen von Drohnen der Bundeswehr, wozu vor einem Jahr behauptet wurde es wären acht Drohnen des Typs „LUNA“ abgestürzt (Bundestagsdrucksache 17/8693), während nun von 52 die Rede ist (Antwort auf die schriftliche Frage 5/373 des Abgeordneten Paul Schäfer), was von den Fragestellerinnen und Fragestellern als gefährliche Aushöhlung der parlamentarischen Kontrolle der Drohnen-Strategie der Bundesregierung gewertet wird?

Nach „Lufttüchtigkeitsforderung Sonderbestimmungen bei Prüfung und Zulassung unbemannter Luftfahrzeugsysteme der Bundeswehr (LTF 1550-001)“ wird ein Unfall dann als Absturz bezeichnet, wenn durch einen unkontrollierbaren Flugzustand das Luftfahrzeug am Boden zerstört wurde.

Die 52 Verluste von UAS LUNA (Stand 25. Juni 2013) beinhalten alle zerstörten und vermissten UAS LUNA. Abstürze sind eine Teilmenge aller Verluste. Mit Anfrage vom 30. Mai 2013 hat sich Herr Schäfer, MdB, nach der Anzahl von UAS des Typs LUNA erkundigt, die seit 2003 im Verlauf von Übungs- oder Einsatzflügen verloren gegangen und/oder schwer beschädigt worden sind. Im Antwortschreiben an Herrn Schäfer, MdB, wurden 52 Ereignisse im Rahmen von Übungs- oder Einsatzflügen thematisiert, bei denen ein UAS des Typs LUNA

zerstört wurde oder seither als vermisst gilt. Diese Ereignisse wurden unter der nicht ganz korrekt genutzten Begrifflichkeit „abgestürzt“ subsumiert

Zu 56.

Welche Kosten entstehen für die Beschaffung einer „LUNA“ Drohne (bitte aufschlüsseln nach Fluggerät, Bodenstation, Vorrichtung für Start und Landung sowie sonstiger benötigter Technik. Wie viele der Drohnen wurden nach den Abstürzen ersetzt, und welche Kosten entstanden hierfür (bitte auch etwaige Regressansprüche im Falle von Produktionsfehlern gegenüber den Herstellern ausweisen)?

Die Beantwortung der Frage 28 wird dem Deutschen Bundestag mit der Einstufung „Verschlussache – Nur für den Dienstgebrauch“ gesondert zugeleitet.